第2回安全基準検討会　議事録要旨

２０１０年度　第２回　安全基準検討会

日時：２０１１年３月１日（火）１０：００～１１：３０

場所：弘済会館　４階　会議室「菊」

主　要　な　意　見
（資料－２）基準化作業・候補項目（案） **（資料－３）基準化検討項目等の現状** ○　DRL の効果を疑問視するデータがスウェーデンから報告されているとのことだが，北欧諸国では DRL 導入前から昼間のヘッドランプ点灯が義務付けられていたので，ヘッドランプより暗い DRL では効果が変わらないと考えられる．そのあたりの周辺環境も考慮して検討していく必要があるのではないか． ○　オーストリアとポルトガルは DRL 義務化を廃止したとの説明があったが，その理由は？ ⇒　DRL による具体的な事故低減効果が得られなかったこと，DRL の光がかえって運転の邪魔になるとの指摘が多かったことなどが理由と聞いている． ○　オーストリアは観光立国なので，景観が悪化するとの理由から情報もある． ○　ブレーキアシストと横滑り防止装置の適用車種として「専ら乗用の用に供する自動車に」とあるが，バスは含まれるのか？ ⇒　バスは対象外になる．公表前に資料を修正する． ○　タイヤの安全性に関連して，タイヤの空気圧を定期的にチェックする場として，これまでガソリンスタンドが一般的であった．電気自動車やプラグインハイブリッドなど，ガソリンスタンドに行かないクルマが増えてきた場合の対応について検討されているか？ ⇒　タイヤの空気圧については，TPMS の基準化を検討していたところだが，日本は諸外国に比べて空気圧が高めに設定されていることもあり，効果はあまり見込めず基準化の判断を迷っていたが，電気自動車の普及までは考慮していなかった．今後，指摘のあった点も含めてさらに検討していきたい． ○　横滑り防止装置の適用範囲に軽自動車は含まれるか？ABS は適用外になっていると思うが． ⇒　乗用車よりも適用時期が遅れるが軽自動車も含まれる．ABS については，現在，基準上は義務化されているのは大型車のみで，軽自動車だけでなく乗用車全体が対象外である．ただ，軽自動車以外の乗用車は，ほとんどが自主的に採用しているのが現状である． **（資料－４）自動車安全対策の事後および事前評価（案）** ○　交通政策審議会の技術安全 WG では，過去 10 年間の目標である平成 22 年までに車両の安全対策で死者数を 2,000 人削減に対する評価を行い，さらに，今後 10 年間の目標設定を行うことになっている．事後評価と事前評価の結果は，この技術安全 WG に報告することになる． ○　事後評価で使用している保有台数は，安全装置の装備の有無で分類されているか？ ⇒　正確な分類ではないが，車両の購入時期により装備の有無を分類している． ○　同じく，事後評価について，単一要因で分析を行っていると思われるが，複合要因について議論していないのか？政策に反映するための資料であるなら，精度を高めるための努力が必要だと思う．

主　要　な　意　見
⇒　複合要因の検討が一つの重要な課題であることは認識しているが，現状で使用できるデータベースでは，そこまでの詳細なデータを得ることは難しい．現在，ITARDA で，安全デバイス･データベースを構築しているがまだデータ数が少なく十分とは言い難い．今後の分析で，複合要因についても検討していければと考える． ⇒　複合要因について検討することの重要性は理解しているが，一方で，要因を細かく見ていくことで分析コストが増大するといった問題もある．そのバランスをどこにとるかが課題と考える． ○　ハイマウントストップランプについては,装備車両が平成 18 年から普及が始まっているとされているが,平成 10 年の車両でも装備されているものがある．他の安全装備でも実際には義務化前から導入が始まっていると思うが，その辺りはどう考えて分析を行っているのか？ ⇒　特に，ハイマウントストップランプは，義務化のかなり前から普及していることが課題となることは，分析の当初から認識していた．ただ，現状の分析手法では適合群と非適合群を分類するための起点が必要となるので，それを義務化のタイミングとしている． ○　横滑り防止装置の普及動向の図で，2014 年に乗用車が 100%となっているのは，走行している車両全てが装備しているという意味か？ ⇒　2014 年に販売される車両が 100%装備しているという意味で，走行中の車両全てが装備しているというわけでない． ○　そうであるなら，分析を行うために，走行している車両のデータが必要になるのでは？ ⇒　実際には，そのようなデータがあったほうが良いが，時間的な制約の中で，過去の研究から装備車に対して非装備車は 1 万台当たり 1.66 件事故が多いとの結果が得られているので，この研究成果をもとに推計を行うこととした． ○　ここで紹介されたデータはこのまま公表されるのか？その場合，他の対策を行っている機関との関係もあるので，分析の前提条件などを一言書き添えておいた方が良いと思う． ○　これまでも，そういった問題は指摘されていたと思うが，この委員会から発表するのであれば，特に必要ないと思う． ○　ホームページに公開された資料を見るのは，同じ認識を持った人だけではないので，これまでそれでよかったからその方法を踏襲するというのではなく，今後は，なるべく誤解を招かないようにしていくことが重要なのではないか？ ⇒　指摘いただいたことを踏まえて見る人に誤解を与えないような表現に資料を修正した上で公表したい． **（資料－５）第 11 回　自動車安全シンポジウム開催概要** 　平成 22 年 12 月 13 日にニッショウホールにて開催し，264 名の参加者があり，78 名からアンケートの回答を得た．